Deutscher Bundestag **Drucksache 18/8789**

18. Wahlperiode 02.06.2016

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Oliver Krischer, Dr. Valerie Wilms, Matthias Gastel, Tabea Rößner, Markus Tressel und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Maßnahmen der Bundesregierung zur dauerhaften Sicherung der Konformität typgenehmigter und in Betrieb befindlicher Pkw in Deutschland

Als Konsequenz aus dem Abgasskandal wurden durch den Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Alexander Dobrindt, verschiedene Maßnahmen angekündigt. So sollen insbesondere die Motorensoftware beim Typgenehmigungsverfahren offengelegt, staatliche Prüfeinrichtungen eingerichtet und unangemeldete Abgaskontrollen (sogenannte Schadstoff-Anti-Doping-Tests) durchgeführt werden. Offen blieb bisher, wie und in welchem Zeitraum diese Maßnahmen umgesetzt werden sollen. Dies gilt ebenso für Zuständigkeiten, personelle und technische Voraussetzungen sowie deren Finanzierung.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Warum wurde die in den europäischen Vorschriften verankerte Möglichkeit, im Rahmen der Typgenehmigung auf begründete Nachfrage eine Offenlegung der Motorensoftware von den Automobilherstellern einzufordern, nie vom Kraftfahrt-Bundesamt in Anspruch genommen (vgl. die Antwort der Bundesregierung auf die Mündliche Frage 12 auf Plenarprotokoll 18/126, S. 12231; www.welt.de/print/die_welt/wirtschaft/article149920336/Autobauer-sollen-Motor-Software-offenlegen.html)?
2. Wie genau soll künftig die vom Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt angeordnete Offenlegung der Motorensoftware im Rahmen des Typgenehmigungsverfahrens aussehen?
3. Sollen dabei die tatsächlichen technischen Spezifikationen der Motorensoftware (Source Code mit Dokumentation) herausgegeben werden, oder soll sich das Kraftfahrt-Bundesamt auf allgemeine Beschreibungen der Automobilhersteller verlassen?
4. Wie sollen die Angaben der Automobilhersteller zur Motorensoftware im Rahmen des Typgenehmigungsverfahrens durch das Kraftfahrt-Bundesamt fachlich bewertet und überprüft werden?
5. Welche technischen und personellen Voraussetzungen sollen dafür in der Behörde geschaffen werden?
6. Wie soll dabei sichergestellt werden, dass bei Software-Updates bei der Motorensteuerung die typgenehmigte Konformität erhalten bleibt?

7. Ist es beabsichtigt, dass Automobilhersteller künftig Software-Updates bei der Motorensteuerung dem Kraftfahrt-Bundesamt melden und ggf. genehmigen lassen müssen?
8. Ist es beabsichtigt, dass die in den Fahrzeugen vorhandenen Software-Identifikationsnummern, wie z. B. Versionsnummer (CALID) und Prüfsumme (CVN), in den Beschreibungsbogen für die Typgenehmigung aufgenommen werden?
9. Beinhaltet die künftige Verpflichtung zur Offenlegung der Motorensoftware im Rahmen des Typgenehmigungsverfahrens auch die Offenlegung der Software anderer abgasrelevanter Steuergeräte (Getriebe, SCR – Selektive Katalytische Reduktion usw.) und des On-Board-Diagnose-Systems?

   Wenn nein, warum nicht?
10. In welchem Umfang sollen beim Kraftfahrt-Bundesamt eigene Rollenprüfstände aufgebaut werden?

    Wann sollen diese zum Einsatz kommen?
11. In welchem Umfang ist die Einrichtung staatlicher Prüfeinrichtungen (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Mündliche Frage 32 des Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden) auf Plenarprotokoll 18/154, Anlage 22, S. 15195) vorgesehen?

    Welche Aufgaben sollen sie erhalten, und wann sollen sie die Arbeit aufnehmen?

    Welche materiellen und personellen Voraussetzungen werden dafür geschaffen?
12. Wie soll konkret die von Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt angekündigte Rotation der technischen Prüfdienste (vgl. BILD am SONNTAG vom 13. Dezember 2015) aussehen?
13. Wo soll die Rotation der technischen Prüfdienste zum Tragen kommen – beim Typgenehmigungsverfahren, bei der Marktüberwachung und/oder bei der Feldüberwachung?

    Wann soll damit begonnen werden?
14. In welchem Umfang sollen beim Kraftfahrt-Bundesamt für die RDE-Prüfungen (Emissionsmessungen im praktischen Fahrbetrieb) die materiellen Voraussetzungen, insbesondere die Beschaffung von PEMS-Messgeräten, geschaffen werden?
15. In welchem Umfang sollen beim Kraftfahrt-Bundesamt für die Durchführung der RDE-Prüfungen zusätzliche Personalstellen geschaffen werden?
16. Ist mit den von Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt angekündigten Schadstoff-Anti-Doping-Tests (vgl. BILD am SONNTAG vom 13. Dezember 2015) eine kontinuierliche Feldüberwachung von im Verkehr befindlichen Fahrzeugen gemeint?
17. Welche Messungen sollen im Rahmen des Schadstoff-Anti-Doping-Tests über Messungen auf der Straße mit PEMS-Messgeräten (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage „Erkenntnisse des Berichts der Untersuchungskommission ‚Volkswagen'", auf Bundestagsdrucksache 18/8652) durchgeführt werden?
18. Werden die Schadstoff-Anti-Doping-Tests eine Überprüfung der On-Board-Diagnose-Systeme hinsichtlich möglicher Manipulationen beinhalten?

    Wenn ja, wie genau soll geprüft werden?

    Wenn nein, warum nicht?

19. Wie soll künftig die Feldüberwachung von Katalysatoren und Dieselpartikelfiltern in Fahrzeugen aussehen, und wie soll sichergestellt werden, dass der Einsatz mangelhafter Katalysatoren und Dieselpartikelfilter vermieden werden kann?

20. Welche Bundesbehörde wird die Schadstoff-Anti-Doping-Tests durchführen bzw. die fachliche Aufsicht innehaben?

    Welche personellen und materiellen Voraussetzungen werden dafür geschaffen?

21. In welchem Umfang (Anzahl der Stichproben u. a.) sollen jährlich Schadstoff-Anti-Doping-Tests durchgeführt werden?

    Nach welchem Verfahren soll dabei die Auswahl der Fahrzeuge erfolgen?

22. Wer trägt die Kosten für die Schadstoff-Anti-Doping-Tests?

    Werden den Verbraucherinnen und Verbrauchern dadurch nach Einschätzung der Bundesregierung Kosten entstehen?

23. Wird sichergestellt, dass die Zuständigkeit für die Typgenehmigung von Fahrzeugen und die Feldüberwachung von Fahrzeugen in unterschiedlichen Behörden liegt?

24. Wie genau werden Ordnungswidrigkeiten gegen die EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung sanktioniert?

    Wie kamen diese Sanktionsmöglichkeiten bisher zur Anwendung (bitte einzeln aufschlüsseln)?

25. Hält die Bundesregierung die bestehenden Regelungen in der EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung angesichts der Ergebnisse der Untersuchungskommission „Volkswagen“ noch für ausreichend?

    Wenn ja, warum?

26. Beabsichtigt die Bundesregierung, im Zuge der Ergebnisse der Untersuchungskommission „Volkswagen“, gemäß Artikel 46 der Rahmenrichtlinie 2007/46/EG zusätzliche Sanktionsmaßnahmen für Verstöße gegen die Richtlinie im deutschen Recht zu verankern?

    Wenn nein, warum nicht?

    Wenn ja, welche?

Berlin, den 2. Juni 2016

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333